Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6132**

16. Wahlperiode 24. 07. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Cornelia Behm, Undine Kurth (Quedlinburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/6019 –

Alleenschutz

Vorbemerkung der Fragesteller

Alleen und einseitige Baumreihen sind prägender Bestandteil für zahlreiche Landschaften in Deutschland. In Ländern wie Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg gelten sie als unverzichtbare touristische Anziehungspunkte. Alleen sind allerdings nicht nur Teil einer Kulturlandschaft, sondern auch Lebensraum für Tiere. Außerdem sorgen sie für ein gesundes Kleinklima und filtern Staub und Abgase.

Der Fortbestand der Alleen ist jedoch erheblich bedroht. Viele Alleen sind schon 100 Jahre alt und haben das Ende ihrer Lebenserwartung erreicht. Aber auch jüngere Alleebäume haben auf Grund ihres Standortes und der damit einhergehenden Stresssituation das Ende ihres Lebensalters erreicht. Außerdem werden die Bäume durch Straßenverkehr und -unterhaltung erheblich beeinträchtigt und durch unsachgemäße Pflegemaßnahmen geschädigt.

Auch entlang von Fernstraßen in der Zuständigkeit des Bundes existieren Alleen. Daher steht der Bund in der Verantwortung für dieses Kultur- und Naturgut.

1. Führt die Bundesregierung ein Kataster über Alleen und einseitige Baumreihen an Fernstraßen des Bundes?

   Wenn nein, aus welchem Grund?

   Wenn ja, in welcher Weise wird es gepflegt, und in welcher Institution kann Einblick genommen werden?

Die Verwaltung der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs obliegt nach Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) den Ländern im Auftrage des Bundes. Daher ist es grundsätzlich nicht Aufgabe der Bundesregierung, ein Kataster über Alleen und einseitige Baumreihen an Bundesfernstraßen zu führen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. Juli 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie viele Kilometer Alleen und einseitige Baumreihen an Fernstraßen des Bundes gibt es, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die Bundesregierung und die meisten Bundesländer führen keine systematischen Erhebungen über den Bestand der Alleen und einseitigen Baumreihen durch. Nach Aussage der für den Bund tätigen Länder können aber derzeit folgende Angaben gemacht werden:

	Alleen	**einseitige Baumreihen**
Baden-Württemberg	keine Daten verfügbar	
Bayern (Erhebung 1997)	115 km	240 km
Berlin	0 km	0 km
Brandenburg	758 km	319 km
Bremen	0 km	0 km
Hamburg	0 km	0 km
Hessen	190 km	unbekannt
Mecklenburg-Vorpommern	680 km	
Niedersachsen	keine Daten verfügbar	
Nordrhein-Westfalen	keine Daten verfügbar (Kataster im Aufbau)	
Rheinland-Pfalz	keine Daten verfügbar	
Saarland	keine Daten verfügbar	
Sachsen	66 km (13 000 Bäume)	250 km (27 500 Bäume)
Sachsen-Anhalt	62 597 Bäume (incl. Einzelbäume)	
Schleswig-Holstein	keine Daten verfügbar	
Thüringen	155 km	unbekannt

3. Wie hoch sind die Kosten für Pflege und Verkehrssicherung an Alleen an Fernstraßen des Bundes, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die Kosten für Pflege und Verkehrssicherung an Alleen an Fernstraßen des Bundes werden nicht gesondert erfasst. Die Ausgaben für die Pflege und Unterhaltung von Alleen und Baumreihen an Bundesfernstraßen sind aus dem Titel 521-11 Betriebsdienst (Bundesautobahnen) und Titel 521-21 Betriebsdienst (Bundesstraßen) zu bestreiten. Diese Mittel werden den Ländern nach einem Längenschlüssel zugewiesen. Die Kosten pro Baum und Jahr können überschlägig mit 17 bis 40 Euro pro Jahr und Baum angegeben werden.

4. Welche Dienststelle im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist für Schutz, Erhalt und Pflege der Alleen zuständig?

Keine, da dies Aufgabe der Länder ist (siehe Antwort zu Frage 1).

5. Werden der zuständigen Stelle des Bundes von Seiten der Straßenbaulastträger Informationen über den Zustand der Alleen bzw. Bäume wie Verkehrsunfallschäden oder Windwurf bzw. Windbruch an Bundesstraßen übermittelt?

   Wenn nein, hält die Bundesregierung dies im Interesse eines zielgerichteten Alleenschutzes für wünschenswert?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erhebt vor dem Hintergrund der bestehenden Auftragsverwaltung keine standardisierten Informationen über den Zustand der Alleen oder anderer Straßenbäume. Die Länder haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit den Schutz und die sachgemäße Pflege und Erhaltung der Alleen zu gewährleisten.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Länder wird der Unfallhergang in den Unfallanzeigen der Polizei dokumentiert. Hierin kann seit 1995 das Merkmal „Aufprall auf Baum“ erfasst werden. Solche Daten werden im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit für statistische Zwecke ausgewertet, um z. B. unfallauffällige Bereiche zu erkennen. Neben allgemeinen Aussagen zur Gesamtzahl der Unfälle lassen sich aus diesen statistischen Grunddaten auch Sonderauswertungen nach Unfallmerkmalen ableiten. Dem BMVBS sind Auswertungen, aus denen Angaben zum Zustand einzelner Bäume gemacht werden, nicht bekannt.

6. Wie ist der Stand der Neuauflage der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)?

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) hat im Mai 2007 den Entwurf der neuen „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2007)“ dem BMVBS zur Einführung übersandt.

In der vorliegenden Fassung sind die Stellungnahmen der Fachverbände sowie der obersten Straßenbaubehörden der Länder weitgehend berücksichtigt worden. Die RPS 2007 sind auch mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hinsichtlich der inhaltlichen Übereinstimmung mit den Regelungen der „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB 2006)“ abgestimmt.

Anfang Juli 2007 wurde das Informationsverfahren zur Notifizierung der RPS 2007 eingeleitet. Es ist seitens des BMVBS beabsichtigt, die RPS 2007 unmittelbar nach Ende des Notifizierungsverfahrens mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) bekannt zu geben. Dies wird allerdings auf Grund des laufenden Verfahrens frühestens im November 2007 erfolgen können.

7. Wann ist mit einer Veröffentlichung der RPS zu rechnen, und welche Maßnahmen sind geplant, um die Richtlinien zügig bei den zur Anwendung verpflichteten Stellen bekannt zu machen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. In welcher Weise sind Gehölzbestand und -erneuerung, insbesondere von Alleebäumen, von den Festsetzungen des aktuellen Entwurfs der RPS betroffen?

Die Regelungen der neuen RPS 2007 sollen ausschließlich in folgenden Fällen beachtet werden:

– für die Absicherung von Gefahrenstellen bei dem Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen;

– für die Absicherung von neuen Gefahrenstellen an vorhandenen Straßen;

– für Bereiche von vorhandenen Straßen, in denen Fahrzeug-Rückhaltesysteme wegen Alterung erneuert werden. Reparaturen an Fahrzeug-Rückhaltesystemen aufgrund von Anfahrten stellen keine Erneuerung in diesem Sinne dar;

– für Bereiche von vorhandenen Straßen mit Unfallhäufungen nach den Kriterien der 3-Jahres-Karte gemäß dem Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, bei denen die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn“ überwiegt;

– für Bereiche von vorhandenen Straßen, in denen sonstige Unfallauffälligkeiten vorliegen.

In den Situationen, in denen Unfallauffälligkeiten mit dem Merkmal „Aufprall auf Baum“ vorliegen, gelten die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) 2006. Der Baumbestand bzw. der Ersatz einzelner Bäume in bestehenden Alleen ist somit von den Festsetzungen der neuen RPS nicht betroffen.

9. Sind zusätzliche Hinweise zur Handhabung der RPS existent bzw. vorgesehen, die Einfluss auf den Alleenbestand haben könnten?

   Wenn ja, mit welchen Inhalten?

In den RPS 2007 werden – abweichend von den bisher gültigen RPS 89 – lediglich systemneutrale Anforderungen in Form von Leistungsklassen für die unterschiedlichen Einsatzbereiche festgelegt. Die DIN EN 1317 „Rückhaltesysteme an Straßen“ definiert diese Leistungsklassen.

Die bisher mit den ausschreibenden Stellen der Länder durchgeführten Abstimmungen ergaben, dass für die praktische Anwendung der RPS 2007 zusätzliche Praxis bezogene Hinweise benötigt werden. Diese wurden durch ein Bund-Länder-Arbeitsgremium erstellt und werden derzeit mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder und den Verbänden abgestimmt. Es ist seitens des BMVBS beabsichtigt, die „Einsatzempfehlungen für Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Stand 05/2007“ gemeinsam mit den RPS 2007 mit einem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) bekannt zu geben.

Die Einsatzempfehlungen in der vorliegenden Fassung werden keinen Einfluss auf den Alleenbestand haben. Im Entwurf des sich derzeit ebenfalls in Abstimmung befindlichen ARS werden für die Anwendung der RPS 2007 im Zusammenhang mit Bäumen – insbesondere um eine inhaltliche Übereinstimmung mit den ESAB 2006 sicher zu stellen – konkrete Hinweise gegeben. Diese lauten wie folgt:

„Für Neupflanzungen von Bäumen an Straßen und Ersatz von einzelnen Bäumen in Alleen gelten grundsätzlich die Regelungen der ‚Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB 2006)‘. Bei Neupflanzungen von Bäumen an Straßen – nicht beim Ersatz einzelner Bäume in Alleen –

bitte ich ergänzend Folgendes zu berücksichtigen: Neu gepflanzte Bäume werden im Laufe ihres Wachstums zu Hindernissen, wenn ihr Stammumfang mehr als 25 cm beträgt. Sie sind dann als nicht verformbare punktuelle Einzelhindernisse im Sinne der RPS zu behandeln. Zur Sicherstellung eines gleich bleibenden Verkehrssicherheitsniveaus über die gesamte Lebensdauer eines Baumes sollten diese – sofern sie sich innerhalb des im Kapitel 3.3.1.1 definierten kritischen Abstandes befinden – bereits bei ihrer Anpflanzung mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen gesichert werden. An Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen sollte auf Baumpflanzungen innerhalb der kritischen Bereiche verzichtet werden."

Der Wortlaut dieser Hinweise ist mit dem BMU abgestimmt.

10. Welche Institutionen sind an der Erarbeitung der RPS beteiligt?

Die RPS 2007 wurden durch den Arbeitsausschuss Schutzeinrichtungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet. Die FGSV verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke insbesondere durch Förderung der wissenschaftlichen Forschung und der Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen. Aufgabe der FGSV ist u. a. die Aufstellung des Technischen Regelwerkes unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Forschung und der Praxis mit dem Ziel einer einheitlichen Anwendung in Deutschland. Die jeweiligen Arbeitsausschüsse der FGSV setzen sich aus sachkundigen Vertretern aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft zusammen.

11. In welcher Weise und wo können Interessierte Einblick in den aktuellen Stand der RPS nehmen?

Zum jeweiligen Bearbeitungsstand der RPS kann auf Anfrage sowohl die FGSV (Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln) als auch das BMVBS Auskunft erteilen.

12. In welcher Weise und wo können sich Interessierte an der Erarbeitung beteiligen?

Die Bearbeitung in der FGSV ist abgeschlossen.

13. Welche Ziele verfolgt die „Aktion Sichere Landstraße" des Deutschen Verkehrssicherheitsrates mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und welche Auswirkungen auf Alleenerhalt und -erneuerung sind absehbar?

Aktuelle unfallstatistische Auswertungen belegen, dass die meisten Verkehrstoten auf Landstraßen zu beklagen sind. Aus diesem Grund begrüßt die Bundesregierung alle Aktionen oder Kampagnen, die das Ziel verfolgen, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu verbessern.

Die Aktion „Sichere Landstraße" des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Berufsgenossenschaften soll sowohl Verkehrsteilnehmer als auch Entscheidungsträger in Verwaltungen sowie in der Politik ansprechen. Durch eine bessere Sensibilisierung dieser Zielgruppen für die Gefährdungen auf Landstraßen werden seitens der Initiatoren dieser Aktion positive Wirkungen für die Verkehrssicherheit erwartet. Ein konkretes Aktionsprogramm hierzu

liegt derzeit noch nicht vor. Deshalb ist eine Einschätzung der Auswirkungen dieser Aktion auf Alleenerhalt und -erneuerung noch nicht möglich.

14. Wie wirkt sich das Allgemeine Rundschreiben vom 18. September 2006 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB), insbesondere die Formulierung „Soweit die ESAB 2006 Regelungen beinhalten, die mit den Inhalten des „Merkblattes Alleen“ nicht im Einklang stehen, gehen die in den ESAB enthaltenen Regelungen dem „Merkblatt Alleen“ vor“, auf die Regelungen des „Merkblattes Alleen“ aus?

Das Merkblatt Alleen (MA-StB 92) wurde 1992 eingeführt, um die erhaltenswerten Alleen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu schützen und soweit wie möglich als kulturelles Erbe zu sichern. Diese Zielsetzung und die im Merkblatt festgesetzten Grundsätze haben auch heute noch Bestand.

Die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) dienen der Vermeidung von Unfällen und der Verringerung von Unfallfolgen. Die in den ESAB festgelegte Maßnahmenfolge zur Verringerung der Anzahl von Unfällen mit Aufprall auf Bäume und der Unfallfolgen baut auf einer Abwägung zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit und den Belangen des Naturschutzes auf.

Die einzige Abweichung zwischen den Empfehlungen der ESAB und des „Merkblatt Alleen“ betrifft den Mindestabstand bei Pflanzungen von Bäumen an bestehenden Straßen. Die ESAB empfehlen in Übereinstimmung mit den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q – Ausgabe 1996), bei Neupflanzungen an bestehenden Straßen einen Mindestabstand von 4,50 m zum Rand der befestigten Fläche einzuhalten. In Ausnahmefällen sind auch Abstände von mindestens 3,00 m denkbar; in diesem Fall sind ausnahmslos passive Schutzeinrichtungen erforderlich. Diese Empfehlungen weichen von den Angaben des „Merkblatts Alleen“ (MA-StB 92) und der RAS-LP 2 (1993) ab, die von einem Mindestabstand von 3,00 m ausgehen.

Diese verkehrssicherheitsrelevante Abweichung ist vor dem Hintergrund der seit 1992 gewonnenen Erkenntnisse zur Unfallentwicklung im Zusammenhang mit Aufprall auf Bäume angemessen.

15. Wie wirkt sich dieses Rundschreiben auf die Entwicklung von Alleen an Bundesstraßen in der Praxis aus?

    Wird das „Merkblatt Alleen“ auf Grund dieses Rundschreibens durch die ESAB wirkungslos?

Die ESAB berücksichtigen sowohl die Belange der Verkehrssicherheit als auch die Belange des Naturschutzes. Im Bereich bestehender Alleen an Bundesfernstraßen sind lediglich in auffälligen Bereichen Maßnahmen zu treffen, die – soweit dies möglich ist – den Bestand der vorhandenen Bäume sichern. Neupflanzungen an bestehenden Straßen sollten in der Regel einen Abstand von 4,50 m haben. Bei dem Neubau von Straßen sind die ESAB nicht anzuwenden. Das Merkblatt Alleen, das in seiner Zielrichtung breiter angelegt ist als die ESAB, wird durch diese nicht wirkungslos, sondern um den Bereich der Verkehrssicherheit ergänzt. Das Merkblatt wurde weder durch das genannte Rundschreiben aufgehoben noch ist dies derzeit geplant.

16. Wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Empfehlung gegeben, die ESAB zukünftig auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen anzuwenden?

    Wenn ja, aus welchen Gründen wurde die Empfehlung gegeben, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Erhalt und die Pflege der Alleen?

Die ESAB 2006 wurden am 18. September 2006 mit Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 15/2006 des BMVBS bekannt gegeben. Hierin wurde im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise den Ländern empfohlen, die ESAB 2006 auch für Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu beachten.

Die ESAB sollen angewendet werden:

– beim Erkennen unfallauffälliger Bereiche,
– bei der Wahl von Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäume, z. B. Einbau von Schutzeinrichtungen oder Absenkung der Höchstgeschwindigkeit,
– bei Überlegungen zur Pflanzung von Bäumen an Bestandsstraßen.

Nach Einschätzung des BMVBS dürften sich daher durch die Beachtung der ESAB in der Verkehrssicherheitsarbeit der Länder keine negativen Konsequenzen für den Erhalt und Pflege der Alleen ergeben.

Mit den ESAB ist ein vertretbarer Kompromiss zwischen den Anforderungen der Verkehrssicherheit und damit dem Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer einerseits und der Landschaftspflege andererseits gelungen.

17. Wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Einführung der EASB für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen geplant?

    Wenn ja, aus welchen Gründen soll die ESAB zukünftig auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraße gelten, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Bestand und die Pflege der Alleen?

Seitens des BMVBS ist eine Einführung der ESAB für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nicht möglich. Nach der im Grundgesetz vorgesehenen Zuständigkeitsanordnung ist der Bund ausschließlich für die Bundesfernstraßen zuständig. Allerdings empfiehlt das BMVBS im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise, die ESAB auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu beachten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333